

Capacités aéroportuaires et assistance en escale: pour une politique plus efficace

2007/2092(INI) - 11/10/2007 - Texte adopté du Parlement, lecture unique

En adoptant le rapport d'initiative de Mme Anne E. **JENSEN** (ADLE, DK), le Parlement se félicite de la communication de la Commission sur un plan d'action pour renforcer les capacités, l'efficacité et la sécurité des aéroports en Europe, même si la planification de nouvelles infrastructures reste de la compétence des États membres. Les députés saluent les propositions avancées par la Commission et soulignent le rôle clé de l'aviation comme moyen de transport assurant la cohésion territoriale, économique et sociale de l'Union. Ils estiment que les 14 mesures proposées représentent une approche pertinente en vue de l'amélioration de l'utilisation des capacités actuelles, mais ils invitent la Commission à fixer des délais plus concrets pour leur mise en œuvre et insiste sur le respect de ces délais.

Les principaux axes du rapport adopté en plénière sont les suivants :

Créer de nouvelles capacités : le rapport propose de procéder à une étude de la demande réelle en infrastructures, qui permettrait d'améliorer tout vaste plan futur portant sur les capacités aéroportuaires européennes et qui pourrait conduire à un mécanisme de prévision des transports aériens accepté à l'échelle de l'UE. La Commission est invitée à faire rapport au Parlement, avant 2009, sur **un plan-cadre** concernant le renforcement des capacités aéroportuaires en Europe. Ce rapport devrait définir une approche cohérente pour les États membres afin de promouvoir et de coordonner toutes les initiatives nationales et transnationales portant sur la création de nouvelles capacités aéroportuaires visant à répondre au trafic international et à mieux exploiter les capacités existantes, ainsi que sur la gestion des aéroports secondaires. Les députés soulignent le fait que les aéroports pivots et les aéroports régionaux peuvent répondre à leur façon aux problèmes environnementaux, aux problèmes de congestion ainsi qu'aux défis en matière d'accessibilité et que seule la cohabitation de divers modèles d'aéroports en fonction des spécificités nationales peut permettre à l'UE de satisfaire ses besoins dans ce domaine. Ils insistent également sur l'importance économique des aéroports dans la création d'emplois, en particulier dans les zones régionales et demandent que les aéroports figurent dans les plans d'aménagement territorial des régions. Le rapport invite les États membres et les autorités régionales et locales à tenir compte, dans le choix du lieu d'implantation des aéroports, des impacts sur l'environnement tels que les nuisances sonores, les émissions, la densité de la circulation routière aux abords du site, la proximité des stocks de carburant et de produits similaires, ainsi que des conditions météorologiques. Les députés soulignent en outre que le préfinancement du développement d'infrastructures est une solution valable pour les aéroports en vue d'augmenter leurs capacités.

Promouvoir une croissance respectueuse de l'environnement : les députés estiment que le problème des émissions de gaz à effet de serre (+100% par rapport à 1990), devrait être traité plus fermement, aussi bien au niveau international qu'à l'échelle européenne, afin d'améliorer la compétitivité d'un secteur des transports aériens plus durables au sein de l'Union européenne. Ils invitent la Commission et les États membres à recourir à tous les moyens disponibles pour obtenir la conclusion d'un accord sur cette question à l'échelle internationale. Le rapport insiste tout particulièrement sur la nécessité de développer des programmes réglementaires et financiers afin d'encourager la remise à niveau et le renouvellement des flottes et de promouvoir les performances environnementales, avec pour corollaire de les rendre plus silencieux, d'accroître leur efficacité énergétique et de faire en sorte qu'ils soient moins polluants. Dans ce contexte, il soutient l'initiative de la Commission d'inclure l'aviation dans le Système communautaire d'échange de quotas d'émission (SCEQE). Les députés rappellent également que l'efficacité des mesures

visant à réduire l'impact du transport aérien sur l'environnement dépend également des politiques menées par les pays à l'échelle mondiale, et, en ce sens, soulignent la nécessité de mettre sur pied des programmes conjoints avec les pays tiers.

Garantir la mise en œuvre et l'adaptation appropriées du cadre réglementaire : les députés estiment que l'augmentation du trafic aérien nécessitera une mise en œuvre plus intégrale du cadre juridique applicable aux transports aériens. Ils demandent à la Commission de contrôler la mise en œuvre du règlement n° 95/93, tel que modifié par le règlement n° 793/2004, fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté et de fournir plus d'indications et de clarifications sur le texte. Ils insistent notamment sur la nécessité de garantir une meilleure coordination et une meilleure adéquation entre l'attribution des créneaux horaires des services de gestion du trafic aérien et celle des créneaux horaires des aéroports. Ils soulignent également la nécessité d'harmoniser les définitions, les tolérances et le mode d'attribution des créneaux horaires des aéroports et des services de gestion des courants aériens. Le Conseil est invité à fixer un calendrier et des délais permettant d'intensifier la coopération entre les autorités de l'aviation civile des États membres voisins afin de garantir que des progrès considérables soient réalisés d'ici 2008 en matière de création de blocs d'espace aérien fonctionnels.

Renforcer la coopération en matière de capacités entre les régions dotées d'aéroports : les députés sont d'avis qu'une augmentation des capacités aéroportuaires n'est pas réalisable sans une collaboration efficace et totale entre les autorités aéroportuaires et les administrations régionales et locales compétentes, pour autant que cette collaboration n'enfreigne pas les règles communautaires de concurrence. Ils invitent la Commission et les États membres à faciliter l'échange de bonnes pratiques concernant la gestion publique de ces régions dotées d'aéroports, et à aider financièrement les projets pilotes et les programmes de recherche en rapport avec la question des incidences des aéroports sur les territoires environnants et sur leurs habitants. Les députés souhaitent en outre que les aéroports « d'aménagement du territoire » des régions enclavées, périphériques ou ultrapériphériques puissent continuer à bénéficier d'aides d'État proportionnées aux missions qu'elles remplissent dans l'intérêt général.

Services d'assistance en escale : le rapport invite la Commission à réaliser une nouvelle étude d'impact sur la mise en œuvre de la directive 96/67/CE, sur ses avantages et/ou désavantages finaux pour les usagers, les employés et les passagers, avant de présenter toute proposition qui conduirait à une libéralisation plus poussée. Il recommande que toute nouvelle tentative visant à modifier la directive soit axée principalement sur la qualité des services d'assistance en escale ainsi que sur la qualité de l'emploi dans le secteur des services au sol. Il invite tout particulièrement la Commission à: i) examiner la possibilité d'introduire des normes de qualité et des normes sociales minimales qui devraient être prises en compte dans la procédure de sélection et intégrées dans les contrats entre la compagnie aérienne et le prestataire de services; ii) définir le recours à la sous-traitance ; iii) définir et fixer clairement les conditions dans lesquelles un aéroport peut fournir des services d'assistance au sol ; iv) réexaminer et, le cas échéant, revoir à la hausse le nombre minimal de prestataires de services autorisés (actuellement deux), notamment dans le cas des grands aéroports ; v) mettre en place une procédure d'octroi d'agrément au niveau des États membres ; vi) faire en sorte que les prestataires garantissent une formation et une protection sociale appropriées à leurs employés ; vii) assurer un niveau satisfaisant de sécurité et de sûreté pour tous les utilisateurs et passagers, ainsi que pour le fret.